

Commission Nationale du débat public

EXTENSION du port de Dunkerque

Qui sommes nous ?

Environnement Développement Alternatif (EDA) est une association (loi 1901) née en 1990, constituée de membres aux connaissances et implications variées, motivés par des valeurs et volontés d'action communes pour promouvoir un développement qui mette en œuvre le droit de chaque être humain à vivre dignement dans un environnement sain, agréable, et à participer démocratiquement à la vie publique. Ce droit implique que nos actions d'aujourd'hui ne génèrent pas de nuisances irréversibles pour les générations futures.

Nous constatons que le mode de développement actuel, basé sur la seule logique marchande, porte atteinte à la santé des êtres vivants, à l'environnement sur l'ensemble de la planète. Il renforce les inégalités et les injustices. Nous voulons contribuer à changer cette situation inacceptable.

Par leur réflexion, leur mobilisation, leurs propositions, les membres d'EDA interviennent à tout niveau (local, national, mondial) : ils participent à la formation, l'information et la mobilisation des populations, et agissent dans les instances de concertation et de décision en apportant leur savoir-faire, dans un esprit constructif.

Remarques décembre 2017

Nous avons consulté essentiellement la synthèse du projet et nos remarques rejoignent celles que nous avons exprimées dans d'autres cahiers d'acteurs, notamment à propos du Réseau Express Grand Lille (REGL/2015) ou du renforcement de la ligne Très Haute Tension Lille Arras (Avelin/Gavrelle) .

Une remarque préliminaire : le projet propose deux choix et d'emblée n'en développe qu'un seul, celui appelé Atlantique car moins coûteux, moins gourmand en terres agricoles, mais **le débat n'envisage pas l'option d'annuler** le projet s'il apparaissait inadapté aux enjeux et/ou au territoire.

Nous savons cette caractéristique conforme à la conception actuelle du débat public, mais nous continuons à regretter l'atteinte qu'elle constitue à l'expression de la démocratie.

La logique des projets et donc des opérateurs concernés **reste la même** : entièrement basée sur le postulat récurrent d'un accroissement permanent de la demande qu'elle soit en énergie pour la ligne THT ou, pour ce dossier, des échanges marchands mondiaux.

Elle conduit à concevoir des équipements de très grande ampleur, dont les effets sont en contradiction avec les engagements mondiaux sur le climat et avec la nécessité de plus en plus reconnue de modérer nos consommations de ressources non renouvelables pour faire face à leur raréfaction : une croissance infinie dans un monde fini est impossible.

A l'échelle de la France, ce projet :

- va à l'encontre des principes de la loi de transition énergétique stipulant une montée en puissance des circuits courts
- va à l'encontre des Plans Climat prônant la réduction des effets liés aux déplacements routiers puisque, malgré l'ambition affichée de rééquilibrer les parts modales, il entraîne une constante augmentation du transport par camions pour acheminer les containers vers les destinations européennes.

Un réel report modal nécessiterait de concevoir en même temps que le nouveau port les infrastructures ferroviaires, fluviales et routières permettant d'absorber les nouveaux flux et d'en détourner une large part vers le non-routier. Ces études, indispensables simultanément, ne semblent pas être à l'ordre du jour.

A l'échelle du Dunkerquois : l'impact des modifications sur les territoires concernés donc sur la vie des habitants locaux n'est pas estimé à hauteur de l'ampleur des nuisances déjà existantes, notamment la disparition permanente d'un foncier agricole indispensable justement dans un contexte d'approvisionnement de proximité.

De nombreux emplois sont certes annoncés, mais surtout pour le temps du chantier et souvent assurés par des sous-traitants, des travailleurs détachés et de toute évidence non pérennes.

Nous avons l'impression d'être devant un nouvel exemplaire des grands chantiers très lucratifs menés par les incontournables multinationales du BTP et qui, en définitive, endetteront pour longtemps la collectivité, tant par les remboursements différés que par la réparation de leurs effets néfastes.

Ces choix, pour le port de Dunkerque, traduisent une compétition avec les ports néerlandais et belges voire même avec le port du Havre : un projet conçu pour redonner à Dunkerque un rang historique du passé dans un contexte mondial où les enjeux se situent à une tout autre échelle.

**Un projet qui conforte la fuite en avant dans une croissance mondiale
purement économique au détriment du respect de l'environnement
et de l'équité sociale.**

A.Villers – présidente
anita.villers@free.fr